



## Le stationnement à Besançon

François Pezzoli

### ► To cite this version:

François Pezzoli. Le stationnement à Besançon. Images de Franche-Comté, 1999, 19, pp.10-13. hal-01006689

**HAL Id: hal-01006689**

**<https://hal.science/hal-01006689>**

Submitted on 16 Jun 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Le stationnement à Besançon

François Pezzoli, THÉMA, UPRESA 6049, CNRS, université de Franche-Comté

Depuis les années 1950, le recours à l'automobile pour de courts trajets quotidiens ne cesse de croître au détriment des autres moyens de transport, ce qui occasionne divers désagréments : encombrements qui engendrent la disparition des fonctions sociales de la rue, atteintes à l'environnement urbain qui dégradent la qualité de vie, accidents de la route

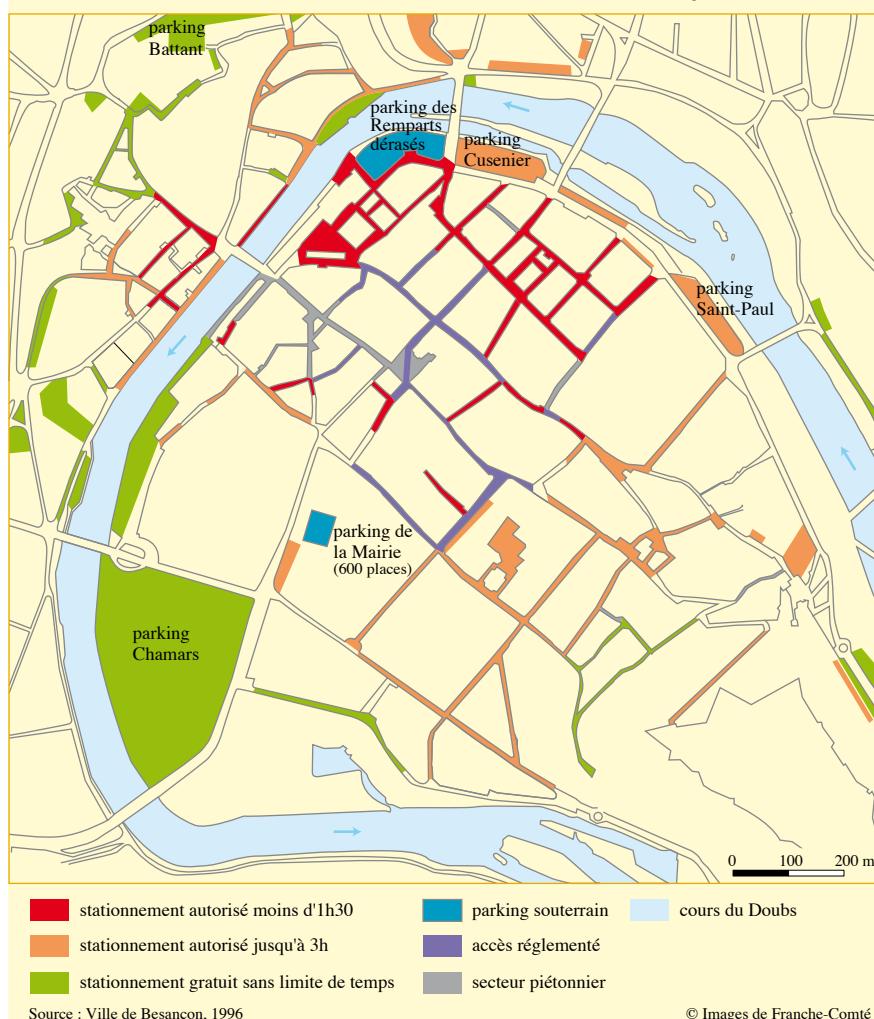
générés par la densité et la rapidité du trafic.

Dans ce contexte, Besançon s'est lancé dans des politiques visant à optimiser l'utilisation du bus en restreignant l'usage de la voiture. L'expérience démontre néanmoins que ces politiques ne suffisent pas, à elles seules, à réduire le recours à l'automobile. La question se pose alors de cerner

les conditions permettant de changer le comportement en matière de choix modal (bus ou automobile) : le stationnement ne serait-il pas une des clés du problème ?

Les citoyens utilisent de préférence l'automobile parce qu'elle est rapide, pratique et confortable et parce qu'elle rend son utilisateur autonome. La politique urbaine à Besançon vise à décourager les automobilistes en rendant, par exemple, le stationnement payant et limité dans la durée. Ce n'est pas un hasard si le stationnement est devenu payant dès 1967 et que son prix (entre 6 et 8 francs l'heure en 1999) ne cesse de croître. Il faut bien comprendre que cette mesure impopulaire n'est pas une manière pour la ville d'infliger une nouvelle taxe aux automobilistes pour d'uniques raisons lucratives, même si les recettes servent à entretenir le parc et à construire des parkings souterrains. L'objectif est en fait d'améliorer la rotation des véhicules au centre-ville. Bien entendu, il s'agit de limiter l'accès des usagers de longue durée (les véhicules-ventouses) au bénéfice des visiteurs ou clients des petits commerces de la Boucle ou de Battant. Les résidents, eux, bénéficient d'un tarif préférentiel de 10 F par jour. En clair, le privilège doit être rendu à ceux qui participent au dynamisme du centre-ville, aux dépens de ceux qui y travaillent et pour qui le déplacement est nécessaire. Il faut cependant noter que la part de stationnement privé (non accessible à tous) est globalement importante à Besançon, ce qui rend les possibilités d'action en matière de politiques de stationnement plus réduites.

*Les zones de stationnement au centre-ville de Besançon*

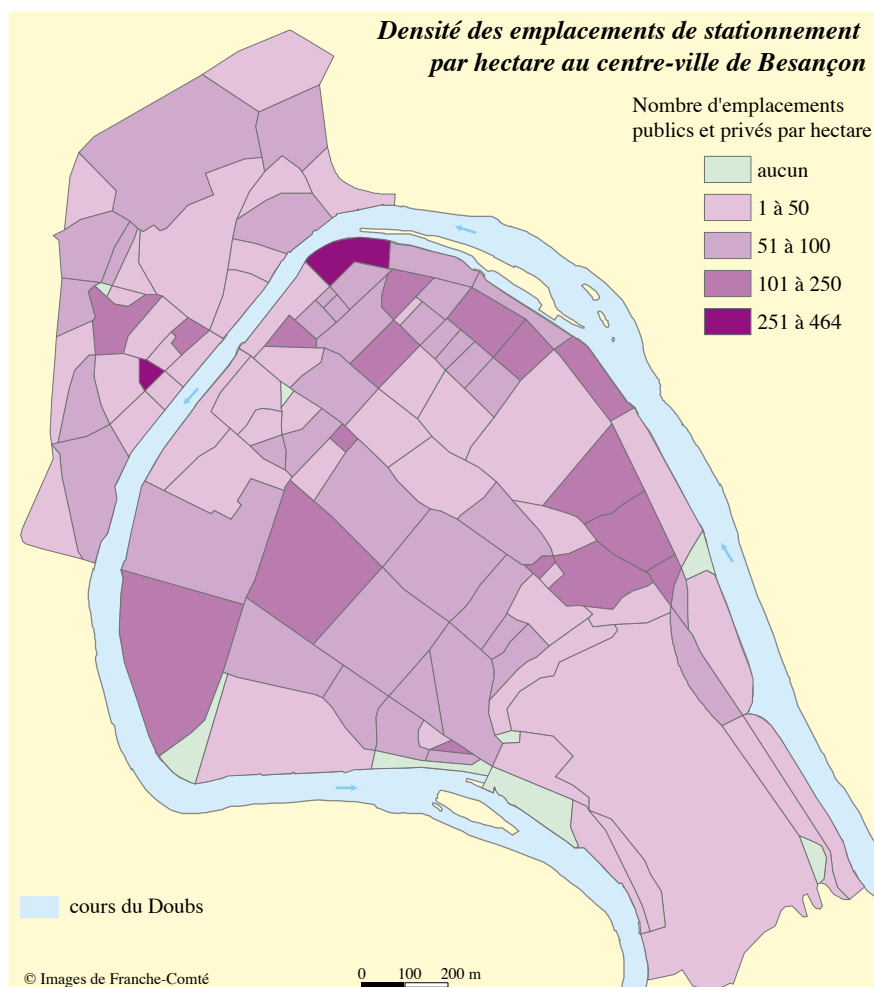


## Une offre de stationnement très développée

Au regard de la petite taille de l'agglomération bisontine, l'offre de stationnement est très développée au centre-ville, ce qui intrinsèquement incite à l'usage de l'automobile : on compte 13-500 emplacements pour Battant et la Boucle, soit une densité atteignant 464 places à l'hectare pour un îlot, valeur atteinte grâce à la construction de parkings souterrains. Les emplacements au centre-ville de Besançon se répartissent en périphérie (Chamars, parking des Remparts dérasés, parking Battant, Rivotte, etc.) pour les parkings publics, les parkings privés se trouvant plus souvent au cœur de ces quartiers, en souterrain. Ce type de parking s'ajoute



*Parking inondable le long des remparts Vauban. Cliché F. Pezzoli*



au nombreuses petites cours où stationnement résidents et commerçants : ainsi, les îlots dont le bâti est le plus dense ne sont pas toujours ceux où l'on trouve le moins de place. En revanche, ce sont ceux où la demande est la plus forte.

À Besançon, la concentration des activités dans le périmètre du centre-ville favorise la massification des flux ; en effet, 17 000 actifs se rendent quotidiennement à leur travail dans la Boucle et Battant, alors que seulement 13 500 Bisontins y résident. Ainsi, les premiers occupent 8 550 emplacements de stationnement tandis que les résidents n'en utilisent que 4 320 (2 170 places privées et 2 150 publiques ou illicites).

Les actifs monopolisent des emplacements pendant une durée moyenne de 8 heures chaque jour, alors que leurs véhicules n'ont au cours de la journée aucune utilité. S'il est délicat (ou politiquement impossible) de limiter l'accès en voiture aux résidents, les déplacements domicile-travail sont la cible privilégiée des politiques de reports modaux. Une enquête menée par le CERTU en 1993 a montré que 75 % des actifs du centre-ville se rendent à leur travail en automobile.

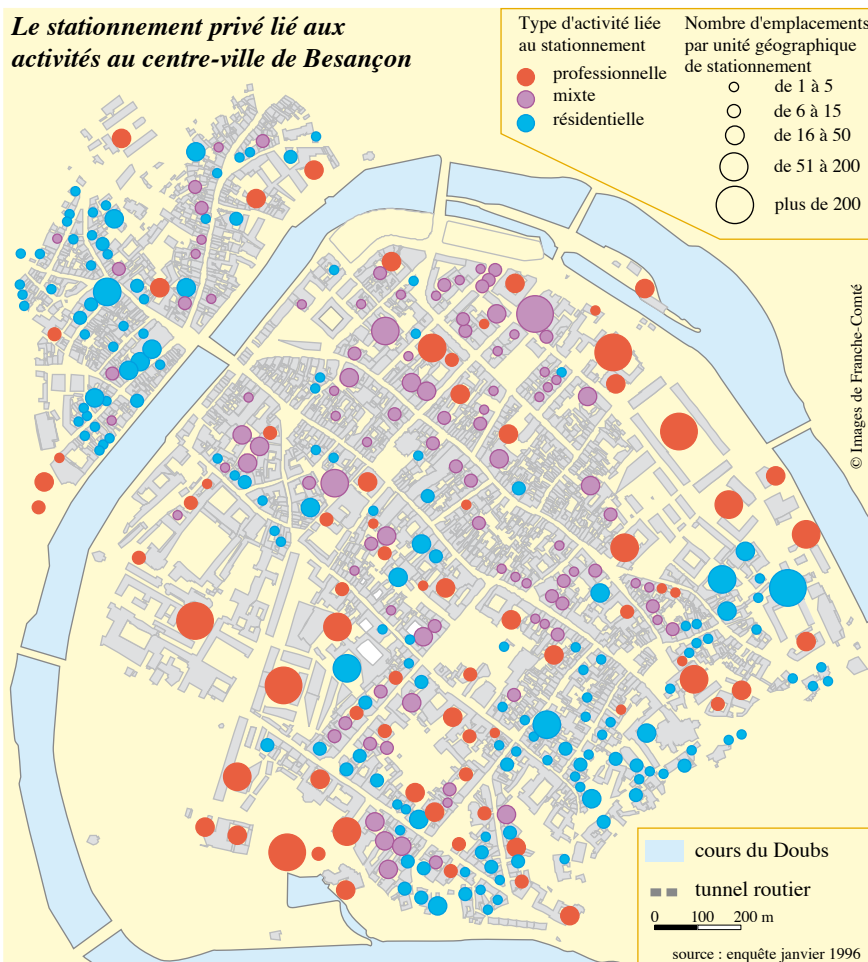
Les déplacements liés au travail sont limités dans le temps et dans l'espace. Ce sont alors les conditions de stationnement sur le lieu de travail qui constituent le principal levier explicatif des pratiques modales de l'espace de travail : 9 personnes sur 10 qui disposent d'un emplacement assuré sur leur lieu de travail prennent leur automobile. Les personnes en situation théorique de choix (voiture, bus, vélo ou marche) recourent assez systématiquement à l'utilisation de leur véhicule privé lorsque les conditions de stationnement aux destinations choisies sont bonnes : un stationnement assuré supprime le principal inconvénient de l'automobile et permet d'échapper aux contraintes du bus.

Ce déterminant est le plus puissant indicateur à l'usage de l'automobile. En résumé, dès que l'accès à un parking est assuré, le déplacement est effectué en voiture. L'expérience prouve que ce constat reste vrai même lorsque l'utilisation du bus serait plus rapide ! Le parc privé du centre-ville de Besançon est-il responsable du comportement des actifs dans leur choix ?



Parking Chamars. Cliché F.Pezzoli

## Le stationnement privé lié aux activités au centre-ville de Besançon



## Rôle important du stationnement privé

Le stationnement sur emplacements privés au centre-ville de Besançon présente un large éventail :

- de motifs : habitat (2 392 places), activités professionnelles (3 748 places) et armée (391 places)
- de types d'emplacements : cours (4-191 places), garages (1-064 places) et garages souterrains (1-276 places)
- de tailles de parkings (de 1 à 290 places)

Avec 6 531 emplacements de stationnement, la capacité d'accueil du parc privé est presque aussi importante que celle du domaine public (7 000 emplacements). Les flux de circulation qu'elle génère oscillent au cours de la journée

et atteignent un niveau de saturation au moment où les actifs se rendent à leur entreprise ou la quittent.

Selon leur origine ou leur destination, les actifs accèdent et quittent le centre-ville au moyen de véhicules particuliers par cinq axes. Les entrées et sorties de Battant, qui ne compte que 340 actifs stationnant sur emplacements privés, sont bien entendu très inférieures à celles de la Boucle qui en compte 3 410. Les axes les plus empruntés par ces actifs sont les ponts Ch. de Gaulle (818 entrées, 1 066 sorties) et Canot (929 entrées et 497 sorties). Ces deux ponts débouchent sur le boulevard Ch. de Gaulle et l'avenue Siffert ; un fort flux de circulation affecte régulièrement ces deux routes qu'utilisent surtout les habitants de Planoise et de la Butte.



L'avenue Siffert permet aussi à une part du Nord de Besançon d'accéder à la Boucle en contournant le quartier Battant. Seuls les actifs travaillant à Battant entrent donc dans ce quartier qui est une destination et non la portion d'un itinéraire. Cela explique que les entrées et sorties de la Boucle soient plus importantes. Ces deux ponts sont proches des parkings de Chamars et de la Gare d'Eau où se situent des établissements professionnels équipés de grands parkings (l'Hôpital Saint Jacques, le Centre administratif de Chamars, le Conseil général, la Préfecture...). La raison de la forte utilisation de ces ponts est donc double : la destination et l'origine des

actifs. Les autres axes se partagent plus régulièrement le trafic.

## Des flux limités dans le temps

Environ 17 000 actifs sont employés dans les entreprises et administrations du centre-ville de Besançon. Parmi eux, 10 300 se rendent à leur travail en véhicule particulier. Pour cela ils utilisent 9-650 véhicules particuliers dont 3-750 stationnent sur des emplacements privés offerts par les entreprises. Ces véhicules créent des difficultés de circulation le matin à huit heures et le soir entre dix-sept et dix-huit heures, notamment sur les axes d'entrée et sortie de la Boucle

(surtout les ponts de Gaulle et Canot). Les conducteurs, des commerçants, des médecins, des cadres, etc. , travaillent dans une multitude de petites entreprises qui ne disposent guère d'emplacements de stationnement. Ces actifs adoptent un comportement de déplacement parfois dissemblable sur certains points (jours de week-end, heure moyenne de la fin de la journée de travail, proximité du domicile des actifs de leur lieu de travail...).

## Le stationnement illicite...

Le stationnement illicite sur voirie, parkings et autres espaces publics est un problème considérable. Les véhicules qui stationnent dans des endroits inappropriés font obstacle à la fluidité du trafic routier ou aux piétons, sont susceptibles de provoquer des accidents et nourrissent les nuisances esthétiques. Ce type de stationnement accroît considérablement le volume de véhicules garés dans les cours où la police n'intervient jamais et a peu d'autorité, même si ces véhicules sont parfois de véritables parasites.

Quel que soit le type de comportement, les parcs de stationnement offerts par les entreprises à leurs salariés ont une lourde responsabilité dans la surfréquentation du réseau routier urbain, surtout celui du centre-ville. Que peut-on envisager face à un parc aussi important ? On peut ainsi se demander s'il est judicieux de n'intervenir que sur le parc public. En tous les cas, il est difficile de croire que le comportement des usagers changera s'ils ne sont pas contraints de le faire. À Besançon comme ailleurs, l'automobile procure des possibilités de déplacements considérables ; elle permet de s'affranchir des contraintes liées aux déplacements quotidiens plus facilement que n'importe quel autre mode de transport, à condition que l'utilisateur trouve une place de stationnement à l'arrivée ■

